



# texaco tanker



*Amazonfloden har også idylliske steder.  
(Fra artikkel side 5 «Fra en reise på Amazonfloden til Manaus»)*

**Nr. 1 og 2 – Juni 1957**

**4. årgang**

## NY ÅRGANG

Med dette nummeret begynner TEXACO TANKER den fjerde årgang, og vi håper at bladet kommer godt selvom det kommer litt sent denne gang.

Kaster vi et lite blikk tilbake, kan vi glede oss over at Texaco-flåten seilte meget heldig 1956, og vi opplevet heldigvis ingen ulykker. Det var riktignok tre havarier, to som skyldtes grunnstøting og ett på grunn av storm og sjø, men når først galt skulle være, så gikk det forholdvis bra.

Texaco-flåten økte 1956 idet «EUROPE» ble levert den 15. november. Det ble et pent skip og med sine 15310 dødvekttonn, økte den flåtens totale dødvekt til 166.174. Som det fremgår av en egen artikkel annet sted i bladet, er det konkrete planer om bygging av et nytt tankskip på 19.000 dødvekttonn med levering i 1960.

På grunn av at flåten økte i året som gikk, og dels også på grunn av flere gode reisefrakter i 1956, ble fraktinntektene noe større enn tidligere år, og de 10 skipene seilte inn en frakt på Kr. 38.350.000.— ialt. Men — driftsomkostningene viser også en stigende tendens, og i løpet av 1956 betalte vi alt Kr. 24.140.000.— til hyrer, proviant, bunkers, stores, assuranser, reparasjoner etc., i det hele tatt til alt vedrørende driften av skipene. Til avskrivninger og pantgjeldrenter benyttet vi i alt Kr. 11.340.000.—.

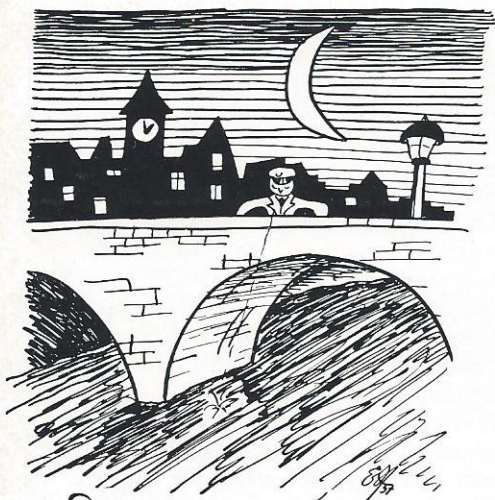
Av den gjenværende inntekt Kr. 2.870.000.— tar Stat og Kommune Kr. 1.750.000.— i skatter. Det står da igjen Kr. 1.120.000.— som vi setter inn igjen i bedriften.

En av grunnene til at TEXACO TANKER kommer så sent denne gangen er at vi har manglet stoff. Bare ganske få bidrag er mottatt utenfra. Dette skyldes sikkert ikke manglende interesse for bladet, men vi tror mange sitter inne med stoff som de unnlater å sende inn fordi de tror stoffet ikke har noen interesse. Alt stoff er imidlertid av interesse, så send inn bidrag alle dere som har stoff som dere kanskje har trodd ikke var så interessant.

Vi håper på fornyet oppslutning om bladet med mange bidrag fra sjø og land.

*Trakun Chr Mathisen*

Utgiver: The Texas Company (Norway) A/S  
Redaktør: J. C. Jenssen  
Faste medarbeidere: Per Sundby, A. K. Røysem  
Tegninger ved: Erik Hornfelt  
Trykk: Oscar Andersens Boktrykkeri, Oslo



En by med aktelse for seg selv må la seg gjennomstrømme av en elv. Hva er f. eks. London uten Themsen, Paris uten Seinen, New York uten Hudson River eller Oslo uten Akerselva? Elva (uttales ælva med tykk l) er den reisendes beste venn og hjelper ham å finne seg til rette. Når du kommer til et fremmed sted, er du halvveis hjulpet når du får vite at stedet du søker ligger nord eller syd, øst eller vest for elva. Resten greier du ved å legge kartet du kjøpte på jernbanestasjonen eller flyplassen parallelt med elva og la pekefingeren følge den korteste linje mellom der du er og dit du skal.

Stedet du skal til ligger som regel på den andre siden av elva, og du får straks anledning til å stifte bekjentskap med den fra en av byens broer. Midt på broen stopper du og gjør hva du selv vil kalle skarpe iakttagelser. Først lener du deg ut over rekkverket for å konstatere hvilken vei vannet renner (i tvilstilfelle kan du spytte i vannet). Vanligvis renner elva nedover som i Seinen og Akerselva. Renner vannet oppover, har du enten holdt kartet omvendt, eller du er i London ved stigende tidevann. Ved hjelp av nesen fornemmer du så elvas og byens atmosfære. Det er ikke alltid det lukter godt, men det kommer av at elva sorterer under det lokale renholdsverket og hjelper til med kloakktransport i løs vekt. Endelig fastslår du arten og omfanget av båt-

trafikken på elva. Det kan være mange slags båter for elva er en viktig ferdselsåre. Foruten de mer trivielle hverdagsbåter kan du med jevne mellomrom se flaggsmykkede kremgule sightseeing-båter fullastet med turister som lytter til guiden og holder fotografiapparatene i anleggsstilling på en måte som vil fryde en infanterisersjant. (Mapper med 12 farvefotos fås forresten kjøpt ved reises slutt for dem som tviler på sin kamerakunst.) Broen selv er også verd en liten oppmerksomhet, og du bør notere deg hvordan den er konstruert. Er det en hengebro, skal du undre deg over at den greier å holde seg i luften når den bare har de tynne wirene å henge i. En slik bro er forresten temmelig kjedelig. Da er der bedre med en bro som kan åpnes med en klaff på midten når en båt skal igjennom. Men best er det med en steinbro som hviler tungt på kraftige pillarer i vannet, for en slik bro frister alltid et bystyre over evne til kunstnerisk utsmykking. Intet bystyre har falt lettere i fristelse enn Oslo Bystyre ved utsmykkingen av Vigelandsbroen. Hold også øye med dine medmennesker på broen. Særlig i Paris kan du ved midnattstid regne med at noen av dem lider av skuffet kjærlighet og pønsker på å drukne sin sorg i Seinen's grumsete vann. Vent med å hoppe etter for å øve redningsdåd til du ser om selvmordskandidaten greier å svømme iland selv.

Det vi har skrevet ovenfor har liten forbindelse med overskriften på denne artikkelen, og den intelligente leser vil forstå at det bare er ment som en innledning til å fortelle at det renner en elv også gjennom Glasgow, og det er en stor elv; større enn Akerselva. Den heter River Clyde, men en shippingmann må utelukkende nevne den som «Clyden». Denne elven er så kjent innen våre kretser at det er skam å skrive om den. Likevel må vi nevne at «Clyden» er et av verdens viktigste sentra for skipsbygging. På begge elvebreddene vest for Glasgow ligger skipsverft og maskinbyggerier tett i tett, og sjøsettinger hører så og si til dagens orden.

Nå er turen kommet også til oss for at vi kan stifte nærmere bekjentskap med «Clyden's» skipsbyggingindustri. Vi har nemlig kontra-

## Vi presenterer!



Texaco-Tanker's faste medarbeidere har hittil holdt seg beskjedent i bakgrunnen når det gjelder bilder eller øvrig presentasjon av seg selv. Når imidlertid en av de samme ubeskjedent nok går bort og smykker seg med titelen assisterende direktør får den øvrige beskjedenhet fare, masken må kastes, og vi har ikke annet å gjøre enn å bryte våre prinsipper og presentere vår medarbeider Per Sundby, som den 15. mars i år fikk titelen assisterende direktør.

Både til hans forsvar og andres opplysning må vi dessverre si at det ikke er for sin innsats for Texaco-Tanker han har fått denne stilling. Vi kan imidlertid glede oss over at han fortsatt vil være å finne blant de få som yter sin skjerv til bladets eksistens.

Direktør Sundby begynte i Texaco som sekretær i mars 1947, 26 år gammel, og har senere vært å finne blant Texaco's trofaste. Fra han kom til verden, som sønn av en skipper, har han hatt den fornødne tilknytning

til sjøen som trengs i den stilling han nå har. Til all overflod har han også bodd alle sine dager på Nordstrand og således hver dag kunnet speide utover vår deilige Oslofjord. Hva var da mer naturlig enn at motorbåten ble en kjær hobby. På sluppen, med typisk maskulint preg med tjære på hendene, befinner han seg derfor fra tidlig om våren. En liten båt må jo også være velholdt så det meste av sommeren går med til å få den i førsteklasses stand til de få gangene vårt elendige sommervær frister noen ut i motorbåt.

Etter endt skoleutdannelse artium — handelsgymnasiet og dispasjøreksamen måtte Sundby i 1944 ta en liten gjesteopptreden i Sverige som han aldri får anledning til å glemme. Han tok nemlig her befalsskolen, og vårt forsvar gleder svært ofte seg selv, om ikke så meget Sundby, med stadige utkallelser til repetisjonsøvelser. Det skyldes å gjøre oppmerksom på at han i årenes løp har avansert til løytnant.

Etter sin tilbakekomst fra Sverige ble han ansatt i forskningsselskapet Norske Folk A/S, men han følte at han hørte hjemme i skipsfartsbransjen og havnet som nevnt ovenfor, i Texaco i mars 1947.

Direktør Sundby's saklighet og gode humor gjør at han er godt likt av alle han kommer i kontakt med. Det sies at hans kone Vera, også deler denne oppfatning.

Vi gratulerer med stillingen!

hert en 19 000 tonner ved Blythswood Shipbuilding Company Limited som ligger på nordsiden av Clyden, nesten helt oppe ved Glasgow. Båten skal leveres i slutten av 1960, og ettersom detaljene ikke er klare ennå, er det ikke så meget å skrive om den. Det er mulig den skal ha all overbygningen akterut slik som moten foreskriver, men dette vil vi overveie nærmere. Maskinen skal være en 6-sylindret Doxford med «supercharge» og plass til 8 000 hester (indikerte).

Blythswood er kanskje ikke av de største verftene ved «Clyden», men det råder da over 4 beddinger og kan bygge skip på vel 30 000 tonn. Verkstedet bygger bare skrog og innredning, maskineriet blir bestilt fra underleveran-

dører, og i vårt tilfelle skal Doxfordmotoren bygges av et firma som heter David Rowan & Co. Ltd., også beliggende ved «Clyden».

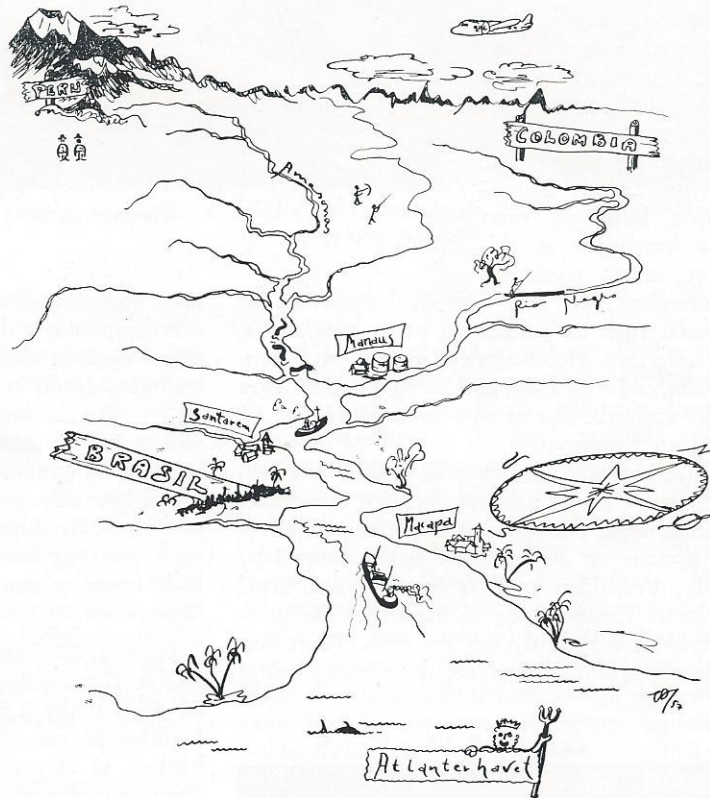
Blythswood er ikke noe gammelt verksted, og det er i alt vesentlig resultatet av en enkelt manns verk. Der verkstedet ligger nå, var det bare en grønn slette da Mr. H. H. MacMillan tok fatt på å bygge båter der i 1919. Foretagendet overlevet de etterfølgende depresjonsperioder og med den nå over 80 år gamle Mr. MacMillan som daglig leder og over 1100 mann i arbeid, står verkstedet klar til å bygge vår båt som får byggenummer 129. Kjølens blir forresten neppe strukket før midten av 1959 så vi har rikelig tid til flere kommentarer både om verkstedet og båten senere.

*Fra en reise***PÅ AMAZONFLODEN TIL MANAUS***Av kaptein Lars Lyng*

På skolen lærte vi at Amazonfloden var verdens vannrikeste elv, og det er nok tilfelle også. Liksom Finnland er kjent under navnet De tusen sjøers land, kan landet ved Amazonas betegnes med navnet De tusen elvers land. Store og små bielver munner ut i hovedelven og det skulle ikke være langt unna tusen når man regner stort og smått..

Selve Amazonfloden er en fortsettelse av elven Rio Negro som kommer fra Colombia. Elvene møtes et stykke nedenfor Manaus, hvor det nye oljeraffineriet ligger. Her er vannet grått på den ene siden og kullsvart på den andre. Rio Negro betyr den sorte elv.

Amazonelvens delta deles i to deler, nemlig det nordre og det sydlige innløp. Det nordre innløp er fullt av banker, men mudringsarbeider er i gang og man regner med at kanalen skal være ferdig til bruk i september i år. Da skal skip på opptil 32' kunne gå helt opp til Manaus. Hvorvidt det blir tilfelle kan kanskje være tvilsomt, for kanalen faller igjen til stadighet på grunn av den sterke strømmen som løper med en fart av opptil 7 mil pr. time. Det sydlige innløp ligger like utenfor Belem og kan benyttes av skip opptil 31' dypgående.



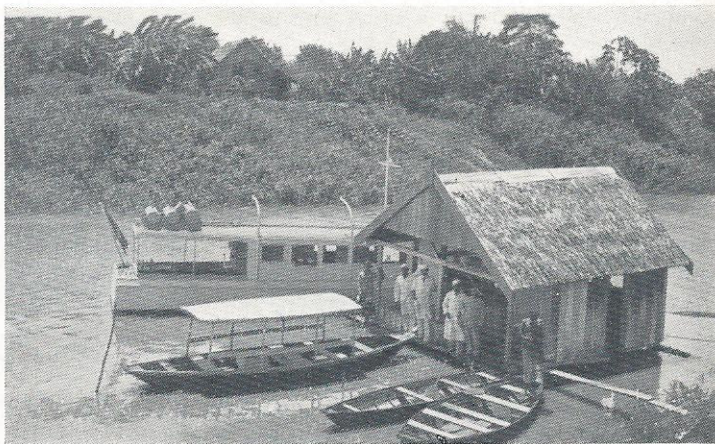
Fra Belem kan skip på maksimum 26' gå, da det er så grunt i en av de bielvene skipet må igjennom for å komme til Amazonfloden.

Distansen fra innløpet til Manaus er på omkring tusen mil og «Gallia» gjorde turen på fem dager, opphold for å vente på dagslys og tidevann medregnet. Det verste stedet på denne strekningen er Macacos Furo som er meget smal og har svinger på opptil 106 grader. Hvis en skulle sammenligne den med noe mer hjemlig, måtte det være Korketrekkeren som

i hvert fall er godt kjent blant våre bilister. Den eneste forskjellen er at mens de på landjorden må bruke bremsene, må en ombord bruke maskinene. Det hendte en av de første turene at skipet tok en tur opp i jungelen med baugen så trærne bøyd seg over bakken. Hele baugen var full av grønne grener og kvister og mange store, stygge maur. Strømmen kom på tvers av kurslinjen så skipet mistet styringen.

Jungelen står helt ned til vannkanten og består mest av palmer og noen store, høye, gamle trær. Her skal være mange sorter som balsa, ceder og mahogni. På flere steder ligger det sagbruk. Her er nok av trevirke å ta av og liten transport.

De innfødte bor helt nede ved elvebredden i hytter laget av palmeblader. Når høyvannet kommer, rekker det nesten helt opp til gulvet i hyttene og det må være nokså usunt å bo slik. Ved siden av hver hytte er som regel plantet banantrær og så har de et lite jordstykke hvor de dyrker litt mais. Ellers kan de skyte vilt i jungelen, der finnes en slags



*En hytte i elven.*

hare, ender og gjess, og vil de ha forandring i kosten, fanger de noen fisk i elven. Det finnes også en slags fisk som ligner på våre springere og de innfødte fanger den med pil og buc. Befolkningen består for det meste av indianere. Fremkomstmidlet deres er en kano laget av en uthulet trestamme med en padleåre på hver side. Med disse kan de få en nokså stor fart. Når skipet passerer, kommer de ut og roper etter brød og klær. Hele familien, både unge og gamle er ute for å forsøke å få tak i noe.

Etter ca. 12 timers seilas kommer skipet ut i selve Amazonfloden. Den er ganske bred, på noen steder 1,5 nautisk mil fra den ene bredden til den andre. Men det er mange banker, så skipet må holde seg nær land. Strømmen løper også stri, på noen plasser opptil 6 knop. Av og til kommer hele øyer av gress og store trær drivende nedover elven. Om natten kommer svermer med insekter, enkelte opptil 2 tommer lange.

Langs elvebredden på begge sider ligger forskjellige byer som Gurupa, Uricurituba, Santarem og flere andre handelssentra. Her kommer de innfødte med sine varer. En kan se flere farmer på reisen oppover elven. Farmerne holder kuer og griser, de førstnevnte med store, lange horn. Der dyrkes jute, mais, tapioka, kakao og mange andre jordbruksvarer.

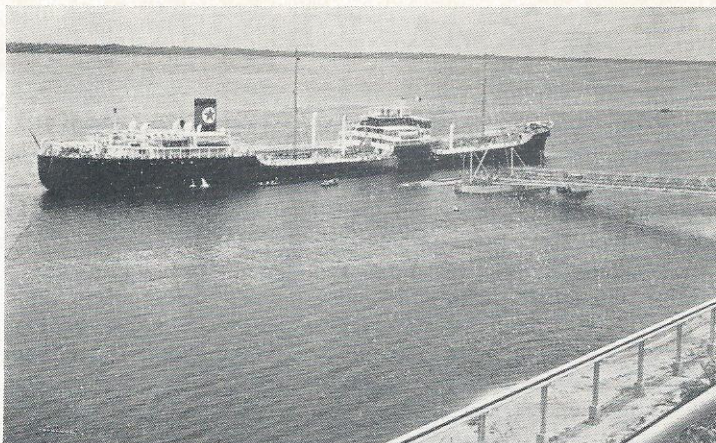


*Et typisk bilde fra en av Feroene (elvene).*

Foruten strømmen er det mange farer i Amazonfloden som gjør den vanskelig å ha med å gjøre. I regntiden er der noen store vannslanger som kan bli opptil 30 meter lange. Losen fortalte meg om en far og sønn som hadde kastet etter fisk på et grunt sted i leven. Da nettet satte seg fast, svømte faren ned for å klare dette. Det eneste sønnen så igjen etter faren var en blodflekk som kom opp av vannet. Han

var blitt tatt av en vannslange og knust. Det finnes også små fisker som angriper mennesker, men de holder mest til i de små bielvene. Av dyreliv er det mange sorter papegøyer og åtselugler. Apekattene holder til oppe i fjellene i den tørre årstiden og kommer ned til elven i regntiden. I de mange små vann og elver holder alligatorene til. Det fanges ikke så lite ferskvannsfisk i elven og innsjøene.

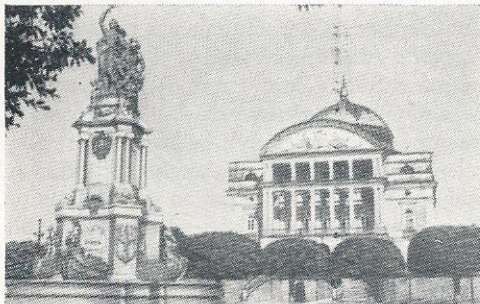
Det er først i den senere tid at områdene omkring elven er blitt utforsket. Nå for tiden gjøres det flere prøveboringer etter olje, men resultatene hittil har vært dårlige. Jernmalm derimot er det funnet store mengder av og det blir skipet ut fra 2 steder. Det er ikke tvil om at Amazonas gjemmer store rikdommer



Her ligger «Gallia» ved kaien til Compania de Petroleo da Amazonia. Elven er Rio Negro.

og vil med fremtiden kanskje bli et rikt stykke land.

Den 4. september <sup>1956</sup> ~~her~~ ankom «Gallia» til det nye oljeraffineriet, Compania de Petroleo da Amazonia, som ligger nedenfor byen Manaus. «Gallia» var det første tankskip som hadde vært så langt oppe og også det største skip som noen gang hadde trafikkert Amazonfloden. Raffineriet ble samme dag døpt med champagne og ledningen som fører opp til oljetankene ble åpnet for første gang. Begjstringen var stor blant alle raffineriets folk, som i stor forventning hadde sett fram til skipets ankomst. Nå har «Gallia» gjort 11 reiser til Manaus så det er liksom blitt en vane og ikke noe spennende lenger. *og reiserne fortalte i lang tid fremover*



Her ser vi en av severdighetene. Et gammelt teater som ble bygget av italienerne på 1800-tallet.



Til tross for varmen finner vi også skinnforretning i Manaus.

## TANKMARKEDET VED BEFRAKTER JOHS. GAMST

Igjen har tankmarkedet overrasket, men denne gang dessverre i negativ retning. Etter at fraktene for løsturer i vinter og helt frem til begynnelsen av mars måned lå i overkant av Scale + 300%, falt fraktene i mars og april til under Scaleraten. Det laveste som er betalt er Scale ÷ 40% fra Karibiske Hav til Sverige. Omregnet i tørre tall kan nevnes at Scale + 300% basis Aruba-London-Aruba tilsvarer kr. 130,— pr. tonn, mens Scale ÷ 40% for samme reise blir kr. 19,50 pr. tonn.

Slutninger for langsiktige certepartier var særlig livlig på førjulsvinteren, men også etter nyttår ble det gjort mange forretninger for lange tidscertepartier. Fraktene lå på kr. 34.00—34,50 for 5-års periode for moderne dieselbåter med 14 miles fart i service og utstyrt for å brenne tungolje i hovedmotoren. Etter at markedet falt sammen for enkle reiser har det også blitt stille for langsiktige forretninger. Noen befraktere er imidlertid fremdeles interessert, helst for prompt levering, og de venter også å få tonnasje noe billigere enn det som ble betalt ved årsskiftet. Interessen for store tankskip, «supertankers», er størst hos amerikanske befraktere. Texaco sluttet tre 65 000 tonnere med levering 1960 for 10-års certeparti til rater som varierte fra \$ 3,05 til \$ 3,20. Der er fremdeles lignende forespørsler i markedet, men noe lavere rater indikeres. Således skal det nylig være sluttet en 65 000 tonner for 15 år til \$ 2,95 med levering 1960.

Norske rederier har kontrahert ialt 206 tankskip på tilsammen 5 682 525 t.dw. I tillegg kommer 34 kontrakter hvor rederiet har opsjon av å bygge enten tankbåt eller lastebåt. Av disse skip er 122 på tilsammen 3 238 275 tonn sluttet på langsiktige certepartier. Det er også interessant å legge merke til at bare 17 båter blir under 19 000 tonn, mens hele 44 blir på mellom 30 000 og 36 000 tonn dw. Levering av disse nybygninger vil finne sted helt opptil 1965, men de aller fleste vil være levert innen utgangen av 1962.

Den største tankbåt som seiler under norsk flagg idag har følgende dimensjoner:

36 111 tonn dw.  
Dypgående 37'  
Største lengde 660'  
Bredde 86'  
Dybde i riss 51'6''.

Grekerne har bestilt de største skip. Niarchos skal bygge en 105 000 tonner i U.S.A., og det er flere båter i ordre på ca. 100 000 t.dw. Dimensjonene for 105 000 tonneren er ikke oppgitt, men oppgavene for 100 000 tonnerne foreligger, og det kunne kanskje interessere å kikke litt på dem:

Største lengde 935'  
Bredde 131'10''  
Dybde i riss 48'4''  
43 000 SHP  
18 miles fart på prøvetur.

Det kan også nevnes at en 100 000 tonner nylig ble sluttet for 10-års konsekutive reiser i fart mellom Persiske Gulfen og Japan til en frakt av USMC ÷ 45%. Dette tilsvarer en frakt av \$ 5,83 pr. tonn basis Kuwait/Yokohama eller 41/7½ d. Certepartiet skal påbegynnes i 1958.

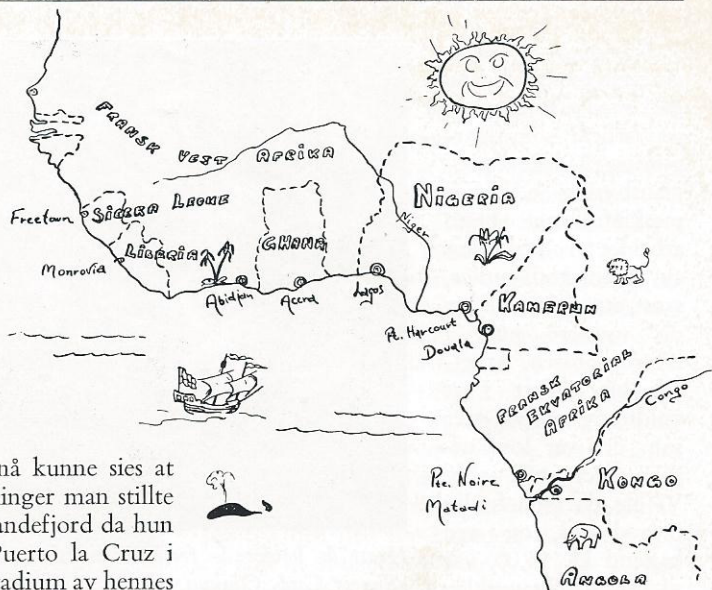
Når dette skrives er igjen Suezkanalen tatt i bruk av de store brukernasjoner. Det er mange som mener at stillstanden på markedet i vår har en stor del av sin årsak i Suezkrisen. Så lenge befrakterne var i markedet for tonnasje fra Persiske Gulfen via Kapp det Gode Håp ble det en akutt tonnasjemangel. Da det ble klart for de store oljeselskaper at en løsning i farten gjennom Suezkanalen var i sikte ble det stopp i å befrakte løsbåter via Kapp og det ble bare gjort slutninger i transatlantisk fart eller fra Persiske Gulfen til destinasjoner østenfor Suez. Etter hvert som de vanlige forsyningsruter gjenopptas skulle det kanskje være håp om en gradvis bedring i etterspørselen. Distansen Kuwait/London er 6 525 n. mil via Suez, mens distansen Aruba/London bare er 4200 n. mil, men denne forskjell i distansen oppveies i noen grad av de båter som har gått via Kapp, slik at det skal bli interessant å se hvordan omlegningen til normale ruter vil virke på markedet. Noen øyeblikkelig reaksjon kan en neppe vente seg.



Fremmede havner artikkel VII.

Med M/T  
"Europe"  
på fransk visitt  
i Lagos  
hovedstaden i  
Nigeria

Av motormann  
KYRRE WENSETH



Om «Europe» må det vel nå kunne sies at hun har innfridd de forventninger man stilte til henne ved avgangen fra Sandefjord da hun la ut på sin jomfrutur til Puerto la Cruz i Venezuela. Det jomfruelige stadium av hennes første levetid er forlenget forsert, og ombord har tingene gått fram i den riktige retning, og alt er såre vel ombord. Forholdet er vel så godt som det kan bli mellom alle parter. Siden vi forlot Norge, har vi vært innom mange havner. Det jeg skal fortelle om er vårt møte med Lagos i Vest-Africa.

Finner vi fram kartet over Africa og leter litt nedover kysten på vestsiden — mot Atlanteren — så finner vi den britiske kolonien Nigeria helt inne i enden av Gyanabukta. Landet har et grunnareal på 964 990 km<sup>2</sup> hvorav en god del består av jungel og sumper. Av de siste opplysninger vedrørende landets samlede folketall, framgår det at det ialt lever 24 millioner mennesker her. Men dette er et tall med visse modifikasjoner. Folk som er særlig godt kjent med forholdene kan fortelle at en i de indre deler av landet — in the bush — kan finne stammer som aldri har vært i noe manntall. Altså må man gå ut fra at det riktige folketall er en god del høyere enn det som blir oppgitt av myndighetene.

Byen Lagos med sine 230 000 innbyggere er hovedstad, og her finner vi blant annet The house of representatives — Representantenes Hus — hvorfra det daglige styre av landet skjer.

Ved middagstider den 21. desember var vi framme i Lagos. Assistert av en stor taubåt

arbeidet vi oss opp roveret mot Texacoanlegget lenger oppe. Det var en varm dag. Med Africa-solen hengende rett over hodet gjorde en best i å holde seg i skyggen. Selv da var den ubehagelig i det dens skarpe stråler reflekterte i den oljeblanke sjøen og la omgivelsene i et intenst lysskjær som tok hårdt på øynene. — På veien oppover kunne vi fra dekket se mange skip som lå og lastet og losset. Fra et par av dem vaiet vårt hjemlands kjære flagg, og det ble utvekslet hilsener med vinkende armer og muntre rop idet vi passerte. På babord side ligger de største kaianleggene hvor skip fra mange kanter av verden laster palmeolje og nøttekjerne som Lagos har verdens største utførsel av.

På styrbord side ligger det europeiske kvarter med sine moderne funksisbygg og elegante villaer i kolonistil. Ved siden av bebyggelsen strekker det seg en lang bulevard hvor solen blinker i blankpussede dollarglis. Det hele innrammes av en grønn palmeallé, som gir det hele et luksuriøst preg.

Men medaljen har dessverre også her en bakside, og den finner vi bare få kvartaler fra all denne overdådighet, nemlig i de innfødtes kvarter med sine stinkende rønner og smug, der en litt kresen nordboer uvilkarlig føler trang til å brette seg når han avlegger et besøk.

De første par timer etter fortøyningene gikk med til nødvendig skipsarbeid som klargjøring til lossing, proviantbæring o. l. For maskinfolkene besto arbeidet i utskifting av brennstoffventiler, samt ettersyn av lager og muttere inne i hovedmotoren. Arbeidet ble utført i et voldsomt tempo etter som det var lovt utskjei etter endt jobb. Vi ble da også ferdig i god tid, og ved kaffetid kl. 15,00, var vi iført landgangsklar — klar til «å gjøre byen» så snart pengene var utdelt. I mellomtiden benyttet en tiden til litt tuskhandel med

de innfødte, som i sine kanoer av utholte trestammer, solgte alskens juggel, fra små papegøyer og apekatter, til frukt og brogete silkesjal, «Made in Japan». Valutaen her som ellers på firakakysten, var sigaretter, som vel er den hardest kjente valuta på disse kanter — bortsett fra dollars da, som det later til at selv de mest primitive innfødte kjenner kursen på.

Endelig kom agenten ombord med pengene som like etter ble utdelt. Så snart pengene var oss ihende, var vi ikke sene om å trække nedover gangwayen og iland. Her ble vi møtt av en hel gjeng med «Haier» eller «Guider» som de så vakkert kaller seg selv. De overøste oss med reklamekort fra steder som alle var «the most beautiful place in town», og de formelig sloss om å få ha den ære å vise oss til sine respektive arbeidsgiveres etableringer, som kunne by på alt hva en pengesterk sjøgutt måtte ønske seg etter en lang tur. Det være seg vakre piker eller iskaldt norsk eksportøl. Tanken på den sistnevnte herlighet: «Norsk Export», fikk våre tørre struper til å lenges til en oase hvor vi under beskyttende parasoller kunne nyte denne «gudedrikk» i



*Hvert år holder de forskjellige fiskelag i Lagos sin egen fest til ære for «Sjøens Gud» Olukun. Festen varer en hel uke, og vi ser her en av seremoniene. I dekorert kano paraderer Yoruba fiskerne og kaller på torgkonene som selger fisken for dem. Torgkonene på sin side gir så presanger til fiskerne.*

tropevarmen. Valget falt på The Savoy Hotel. Kanskje det var det fine navnet som tiltalte oss. I så fall ble det en skuffelse. Etablismentet var å finne i bakgården på et stort forfallent steinhus, uten vindusglass i de store imponerende rammene. Men dette er jo også en unødvendig luksus på denne kant av kloden. For å komme inn måtte vi skrive over noen menneskelignende bylter som nøt sin siesta i portrommets svalende skygge. — Inne i bakgården var bord og stoler plasert rundt slik at det i midten ble en liten åpen firkant med plass nok til en aldri så liten svingom dersom noen måtte føle seg fristet. Over alt var det strødd med papir og skitt, og på bordplatene kunne en se ukegamle vin- og fettflekker som tydelig falt i de mange velfødde fluers smak. — Men rett skal være rett. Ølet smakte nydelig. Etter den femte flasken begynte vi så smått å se litt lysere både på tilværelsen og på de svarte pikene, som før vi begynte på ølet, fortonte seg lik en mørk desembernatt hjemme i Norge. Men da fant vi også tiden inne til å forhale, ellers hadde det vel neppe blitt noe av de innkjøpene av



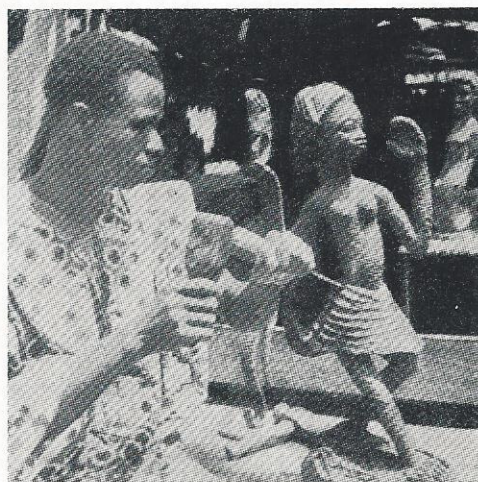
Denne apekatten — *ceropithecus mona* — ble funnet av sin eiermann og gode venn som «baby» i skogen like ved Lagos. Han er veldig glad i frukt — men gresshopper er hans store delikatesse.

ibenholt som vi på forhånd hadde planlagt. Bearbeidet ibenholt kan en få kjøpt ganske rimelig her nede, så fremt en kjenner litt til de noe elastiske prisene handelsmennene holder. Prisene er som regel skyhøye og innbefatter et godt prutingsmonn. Ibenholt er som leserne sikkert vet, en mørk hård tresort som er å finne visse steder på afrikakysten. Den inndeles i forskjellige klasser med navn etter kvaliteten. De mest fornemme sorter er King's and Queen's ebony, Kongen og dronningens ibenholt. Disse to sorter er det som for det meste blir brukt til råmateriale i de ettertraktede utskårne figurene som sjøfolk ofte bringer med seg hjem fra Africa.

Ved hjelp av vår guide fant vi fram til et smug i de innfødtes kvarter, hvor vi gikk inn i en trang bakgård. — Med det samme vi stakk nesen innenfor, ble vi møtt av en ubeskrivelig stank av ekskrementer fra dyr og mennesker, lett blandet med en «liffig» mat-

lukt fra et åpent ildsted midt på gårdsplassen. Barn med store kulemaver lekte ubekymret blant kaklende høns og grytende griser som rotet opp jorden rundt dem.

Borte fra et forheng hørtes lyden av klubbeslag og sager i arbeide og vitnet om travel virksomhet der inne. Guiden skjøv forhenget til side, og vi smatt innenfor. Her så vi 7—8 menn i full aktivitet med bearbeidelse og utforming av en rekke vakre treskurdarbeider med mer eller mindre primitivt verktøy. — Borte i en stor hylle fant vi de ferdige produktene. Her var det flotte utskårne elefanter med innfelte tenner av elfenben og stilfulle bokstøtter som var en fryd for øyet. Jeg lot blikket streife litt rundt og fikk så plutselig øye på en vakker byste av en innfødt ungdom. Jeg tok den ned for å studere den nærmere, og fant ut at den veide sine 7—8 kilo. Bysten representerte et kunstarbeide som det må sies å stå respekt av, da særlig når en selv har sett det verktøy som blir brukt til dette arbeide.



Treskjæveren Mr. Idubor i arbeide.

Innehaveren av forretningen som øynet sjansen til å gjøre «business», begynte så smått å gni seg i hendene. Sju pund — 140 kroner for den og to små silhuettfigurer. — Sju pund! Ai, ai, ai! Det var vel mye! Her måtte det prutes. — Så begynte kattens lek rundt

Fortsettes side 15

# LØST OG FAST

VED LOYD

## Hvor befinner de forskjellige seg!

Båt	Kaptein	1. styrmann	2. styrmann	3. styrmann	Maskinsjef	2. maskinist	3. maskinist	4.
M/T «America»	O. I. Granlund	A. Thoresen	A. Strand	O. I. Kristensen	E. Wetlesen	N. B. Grøn	O. S. Bratlie	H
M/T «Brasil»	J. C. Christensen	Y. Konnestad	N. Ølnes	R. Theodorson	L. Sandal	O. Jørgensen	K. Dyrkorn	A
M/T «Britannia»	H. M. Waagsnes	R. Jensen	J. N. Isaksen	B. Eide	B. Taxt	F. Ingebrigtsen	J. Langerud	A
M/T «Europe»	O. Solhøi	L. Reistad	N. Wisth jr.	T. Wærøe	B. Seines	H. Olsen	J. Johannesen	K
M/T «Gallia»	O. Andersen	R. Johansen	J. Bakke	O. Pyykkönen	F. Johansen	T. Tollefsen	*)	A
M/T «North America»	H. Helmeresen	M. Gjersøe	J. Falkevik	V. Søderholm	B. Henriksen	A. Bakken	J. Sjursen	C
M/T «Nueva Andaluca»	J. L. Schlanbusch	G. Knutsen	T. Stensrud	R. Viik	A. Lorentzen	I. Nærbøvik	A. Løwehr	F
M/T «Nueva Granada»	P. Meier-Olsen	F. Olsen	A. Kristensen	J. Paulsen	B. Utvik	J. Johannesen	O. Brusklund	V
M/T «Skandinavia»	P. M. Sørensen	B. Grimstvedt	*)	T. Eimørk	S. Olaissen	J. Sørda	K. Trydal	A
M/T «South America»	H. Sukke	A. K. S. Lau	M. Gjertsen	P. Brandal	E. Ellefsen	K. Nilsen	T. Strandelid	J

\*) Ennå ikke påmønstret

## På ferie eller på skoler

Kaptein	Willy K. Paulsen
»	K. Hallén
»	Ragnar Pettersen
»	William Taxt
»	L. Lyng
1. styrmann	Otto Brath
2. »	Sigmund Landa på skole
styrmann	Arne Berg på skole
»	R. Horseng
»	Jarl Westad på skole
»	Johan K. Kristiansen
Maskinsjef	Hans I. B. Johnsen
»	O. Telnes
»	Odd Thorbjørnsen
»	Ole H. Kristiansen
»	Per Wold
2. maskinist	Alf K. Klausen
»	Einar Løvendahl
3. maskinist	Arnfinn Kvalvik
Stuert	Erling Alstad
»	Johan Olsen
Elektriker	Guttorm Tandberg

Vi tenkte at dette skulle bli en fast spalte i bladet vårt og håper at alle båtene sender inn småplukk til Granlund, som da vil sørge for å skaffe spalteplass. Denne gang har Granlund ikke hatt noen bistand fra dere ombord, så han har bare tatt med noe av det han selv har i hodet. Små opplysninger som dere selv synes er dagligdagse, er sikkert av av interesse for både oss i land og alle de andre Texacoseilerne.

Så værsgod — ordet er fritt!

Red.

M/T «America». Etter at skipet gikk fra Sandefjord i mars ifjor er 2. styrmann Berge P. Hansen og stuertene Årland og Flikkeid mønstret av og Arne Strand og Olav Hansen sendt ut som henholdsvis ny 2. styrmann og stuert. Videre er maskinsjef Taxt overflyttet til M/T «Britannia» og 2. maskinist Wetlesen er forfremmet til maskinsjef, ny 2. maskinist Grøn er sendt ut. Imidlertid er det blitt lang

# FRA SKIPENE

## GRANLUND

Maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
Sørø	J. Kjenstad- bakk	M. Bjerkan	O. Omholt	S. Karlsen	T. Thoresen	O. Hansen	P. Berthel- sen	
Kilaas	E. Juvkam	K. Øverdal	K. Sagdal	L. Johansen	R. Moan	J. Waage	A. Sørensen	
Gjølstad *)	L. Kunst	I. Kristian- sen	O. Jonassen	E. Lørsen	H. Haugen	A. Midtflå	H. Lossius	
Rogne	E. Eian	E. Fjellseth	A. Eriksen	S. Hansen	S. Ognés	K. Grøttan	G. Hagen	
Ormholt	*)	F. Andersen	H. Lien	H. Anton- sen		F. Hansen	O. Winkler	
Larsen	R. Linge	P. Carr	H. Solheim	J. Kristian- sen	S. Vitin- zeff	T. Opdahl	B. Kittelsen	S. Borch- grevink
Stolpe- stad	S. Strømsem	L. Rosø	L. Eklund	H. Grøtting	K. Hansen	A. Sandvik	A. Koteng	
Strand	W. Lunde	A. B. Gjør- ven	R. Martin- sen	G. Olsen	A. Andersen	O. Gran- strøm	J. Johansen	M. Hvitsten
Johansen	*)		*)	M. Tollef- sen	M. Bang- field	A. Venes	R. Linne- mann	
Eggessbø	T. Sæter	F. Peetom	P. Arnts- berg	L. Aune	E. Skålvik	K. Paulsen	P. Fredrik- sen	A. Vorcl

periode for skipet denne gang, og det er pussig så travelt skipet har fått det med å frakte raffinerte oljeprodukter over til Vest-Afrika. Vi har bestandig trodd innbyggerne der nede padlet i kanoer, men det må da være meget annet de holder på med også så stort forbruket er av petroleumsprodukter der. Det skulle være morsomt om noen ombord vil sende oss noen ord og fortelle litt herom i neste nummer av bladet.

M/T «Brasil» seiler stadig mellom Vest-Indien og Brazil, men hadde en avstikker over til Island ved årsskiftet. Der mønstret 2. maskinist T. Pettersen av, de øvrige maskinister ble forfremmet og vi sendte ny 4. maskinist A. Kilaas ut herfra. Et par av besetningen ble senere sendt hjem fra Trinidad med M/T «Gallia» da de passet dårlig ombord. Stuert Vikse har stått ombord i 2½ år og ville nå naturlig nok ha ferie, så han reiser hjem med M/T «Europe» fra Aruba 29 ds. Han blir avløst av stuert J. Waage fra Stavanger.

M/T «Britannia». Etter å ha seilt i Vest-

Indien/Brazil-farten med raffinerte oljeprodukter etter verkstedoppholdet i Sandefjord ifjor sommer, ble skipet i slutten av desember satt inn i shuttle-farten med jordolje mellom Venezuela og Trinidad i hvilken fart skipet fortsatt seiler. I slutten av november ble kaptein Taxt og maskinsjef Johnsen avløst for ferie av henholdsvis kaptein Waagsnes og maskinsjef Taxt. Kaptein Taxt og maskinsjef Johnsen hadde vært ombord siden skipet var nytt i mai 1954. I forrige måned ønsket elektriker Tandberg ferie og ny mann i hans sted ble Harald Haugen.

M/T «Europe» har i det vesentlige seilt opp og ned langs Brazil-kysten etter levering fra verkstedet i Sandefjord i november, men har også hatt et par turer over til svartingene i Vest-Afrika. Ja, svarte må disse negrene være, for en av kapteinene skrev for en tid siden til meg at en vanlig kakkelovn her hjemme ville blekne av misunnelse ved synet av disse innbyggerne i Vest-Afrika. Den 29. mai laster «Europe» på Aruba for Island og deretter går

ferden tilbake til «Fødestedet» i Sandefjord for garantietsyn, så da vil det vise seg om A/S Framnæs mek. Værksted har gjort kvalitetsarbeide.

M/T «*Gallia*» har i denne perioden lastet i Venezuela og losset i Santos og senere i Philadelphia, men det vesentlige av lastene er fraktet opp Amazonfloden til Manaus, hvilken fart jeg forstår vil bli fortalt nærmere om i en egen artikkel i dette nummer. Mens skipet var ute er 3. styrmann Stranden mønstret av, og ny mann, Einar Pedersen, ble sendt ut. Senere mønstret også 3. maskinist Blankert av for ferie etter vel 3½ års tjeneste. Ny 3. maskinist ble sendt herfra og i et knipetak overtok Tollefsen på meget kort varsel 3. maskiniststillingen. Nå er imidlertid skipet vel tilbake i Sandefjord og ligger og sliter kaipele på sin vante plass ved Framnæs, og så blir det vel både av- og påmønstringer over en lav sko.

M/T «*North America*» er storebror i vår shippingfamilie og har for det meste vært beskjeftiget i langfart, enten mellom Sidon og Philadelphia/Montreal eller også triangelfarten på Stillehavet: Lasting av jordolje i Sungai Pakning (Sumatra) og lossing i Los Angeles, for der å laste brenselolje for Shimotsu, Japan, og deretter i ballast ned til Sumatra for å frakte jordolje til Los Angeles eller San Francisco igjen. I den siste preiiden har imidlertid skipet seilt i Sidon/Montreal-farten med et par avstikkere til Rotterdam. I mars ønsket kaptein Hallen ferie etter 2½ års tjeneste og i hans ferie vikarierer Halvdan Helmersen. Som ny 1. styrmann kom Markus Gjersøe som jo var kjent ombord fra før.

Videre måtte skipets 3. maskinist Kvalvik mønstre av for sykdom og i hans sted kom Sjursen som tidligere hadde vært ombord i 4 år og nå bare hadde rukket å være i København å gifte seg og ta en liten bryllupsreise. Nå har skipet passert Suezkanalen på reise til Ras Tanura for å laste for Portland. Ca. et døgn's reise fra Suez møtte skipet M/T «*South America*» som da var for nordgående, dette var vel antagelig første gang disse skip var i nærheten av hverandre.

M/T «*Nueva Andalucia*» lå siste høst og hvilte seg i ca. 3 måneder ved Deutsche Werft i

Hamburg. Ja, hvilte er vel ikke det rette ordet, for det ble jo banket og sveiset dag og natt for å reparere dårlige tankskott og lekkende rørledninger. Under verkstedoppholdet ble det ordnet med skifting av besetningen. De fleste av skipets offiserer og mannskaper skulle ha ferie. Kaptein Pettersen og maskinsjef Wold hadde begge stått 3 år ombord og tok seg nå en velfortjent ferie. Ny kaptein ble Schlambusch og ny maskinsjef ble Lorentsen, tidligere 2. maskinist ombord i samme skip. Ellers vil oppstilling ovenfor i bladet vise navnene på blant annet dette skips offiserer. Etter avgangen fra Hamburg har skipet vært ivrig i å ta igjen det forsømte og har anløpt mange havner i blant annet Vest-Indien, Mellom- og Syd-Amerika og har også vært på en snarvisitt i England. Nå er skipet i Dakar og går deretter til Port Arthur for å laste for havner i Brazil. Denne last kommer vel delvis til å bestå av smøreolje, hvilket vil si en meget kostbar last.

M/T «*Nueva Granada*» seilte i den vanlige Vest-Indien/Syd-Amerika-farten etter verkstedoppholdet i Sandefjord inntil det plutselig fant på å laste i Corpus Christi (Texas) i slutten av desember for Oslo og København. Dette vakte selvfølgelig jubel både ombord og blant besetningens pårørende hjemme. Oppholdet i det kalde nord ble bare en «fransk visit» for det var jo ikke snakk om noe verkstedopphold etter endt lossing, men turen var likevel en hyggelig avveksling. Det ble da til at enkelte av besetningen likte seg så godt her at de bestemte seg for å mønstre av. Blant annet gjeninntok telegrafist Gjørven sin gamle stilling ombord, hans lengten etter sine kjære apparater i radiostasjonen ble nok for sterk for ham, så gårdsdriften i Nordfjord må finne seg i å vente enda litt til. Nå ligger skipet og lossar i Matadi i Belgisk Congo, og der går kaptein Paulsen i land for ferie etter sammenhengende tjeneste siden skipet var nytt våren 1955. Han avløses av Meier Olsen som var 1. styrmann ombord da skipet var nytt. 2. maskinist Johannessen går i land for ferie i Vest-Indien i begynnelsen av juni og i hans sted kommer en ny mann for oss ved navn Johnsen, men han er da fra «Texas City».

M/T «*Skandinavia*» skulle man tro var meget

populær, for den fikk ikke klassifisert ferdig sist sommer. Det ble litt lapping «histen og pisten» og så var det ut i tjenesten igjen. Skipet er ikke noen ungdom lenger til tankskip å være, og da det har seilt mesteparten av sin levetid med raffinerte oljeprodukter, er nok skotter og rørledninger noe medtatte. Tenk, enkelte er så grove at de kaller skipet for «Solitaire 2», men dette er vel en fornærmelse. I alle fall ville nok ikke skipet lenger ha noe dårlig ord på seg for det er nå gått til ro ved verksted i Baltimore for omkring 2 måneder, så nå blir det vel sving på sakene. Som vanlig ved verkstedopphold blir det vel skifting av både offiserer og mannskap, men kaptein Sørensen har ikke sendt inn noen liste enda og glad er vi for det, for hver dag som går nærmer vi oss eksamen ved sjømannsskolene da er det å håpe at det blir noe lettere i hvert fall å skaffe offiserer.

M/T «South America» holdt seg lenge til den faste «shuttle-farten» mellom Venezuela og Trinidad, men kom hit over med last i mars. Det ble da lossing i Finnart ved Glasgow og deretter dokking i Hamburg. Både i Finnart og i Hamburg mønstret endel offiserer og mannskaper av. Maskinsjef Kristiansen, 2. maskinist Klausen og 3. maskinist Rogne hadde alle vært ombord siden skipet var nytt i november 1954 og hadde i denne tiden gått



Telegrafist Gjørven ved sitt gamle arbeidsbord på «Nueva Granada».

et trinn oppover rangsstigen ombord. Nå er det derfor blitt en velfortjent ferie for disse offiserer i henholdsvis Bergen, Kråkerøy utenfor Fredrikstad samt Kvalvika utenfor Kristiansund. Ny maskinsjef ombord ble Ellefsen, 2. og 3. maskinistene heter henholdsvis Nilsen og Strandeli og begge er nye i rederiet. 2. styrmann Kristiansen ønsket også ferie og i hans sted kom Martin Gjertsen som egentlig hadde sluttet sjøen for å få sjømannspensjon og å ha forretning ved siden av for å ha noe å leve av. Nå ble imidlertid hans lengten til ramsalt sjø for sterk og så bar det ut på «blåmyra» igjen.

Fortsettes side 21

**Med M/T «Europe» . . .** *fortsatt fra side 11*

den varme grøten, om enn i en litt annen versjon. Trinn for trinn gikk prisen ned til et litt lavere nivå. Men enda var jeg ikke fornøyd og satte derfor figuren tilbake på sin plass, hvorefter jeg med et megetsigende hoderist forlot arenaen. — Nesten ute av smuget kom imidlertid innehaveren som ventet, løpende etter mens kjeften gikk i ett kjø. «Boss — boss. A special price for you, my friend, three pound for you — all right?» malte han på sitt underlige fiskebollboks-engelsk. Selvsagt slo jeg til, enda jeg med dette ruinerte hele hans familie og fjerne slektninger, som han sa, men med et smil

talte jeg opp pengene og bega meg avgårde. For bare seksti kroner hadde jeg klart å berike meg med ibenholt som nok sikkert kan skrives med et ganske stort tresifret tall hva verdien angår.

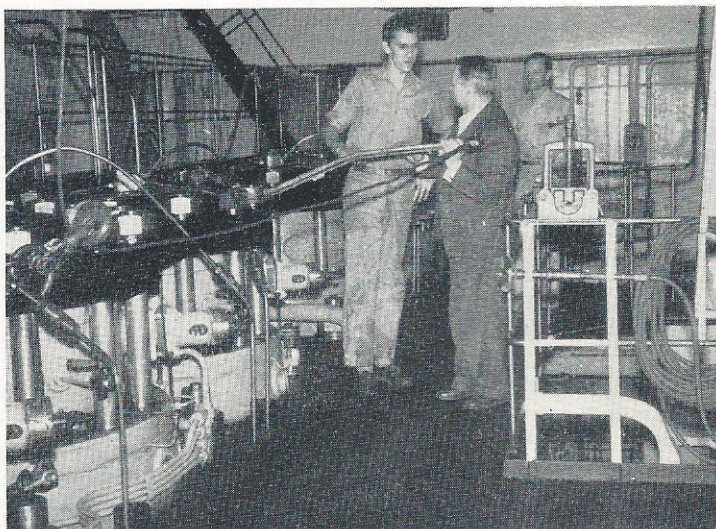
Da de andre kom ut, bega vi oss sammen iveri for å krysse handelen over et glass øl. Stemningen steg etter hvert parallelt med hver konsumerte flaske øl, og alt var rosenrødt, og så var det en som fikk den lyse idé at min figur, som sto på bordet, burde døpes, og det var vi alle enige i. Ved at et glass «Frydenlunds Lys» ble slått over figurens hode fikk den navnet «Ola», og det navnet går den under den dag i dag.

## GODT VERKTØY

«Godt verktøy gjør godt arbeide», gjelder over alt, og maskinistene på «Nueva Granada» har bevist at de forstår dybden i denne læresetning. Når en skal trekke et stempel, består første vanskelighet i å få av sylinderdekslet. Å slå av mutterne med nøkkel og slegge har i tidens løp kostet mange fingerknoker og oppskrubbede legger, da det er både glatt og vanskelig å balansere på toppen av dekslet.

Maskinistene på «Nueva Granada» har blitt lei dette og har selv laget seg verktøy til dette formål. Vi har forsøkt å fotografere oppfinnelsen, og ser man nøye etter, forstår man at ved hjelp av kranen kan man løse eller trekke til sylinderekselet uten et sleggeslag. Ved at armen på nøkkelen er gjort tilstrekkelig lang, er kraften som skal til bare 80 kg. Verktøyet er også lettvent å skifte fra mutter til mutter.

Vi gir vår honnør for initiativet og opp-



Det selvlagde apparatet blir her vist til inspektør Thune av 4. maskinisten med 2. maskinist Johannesen smilende i bakgrunnen.

finnsomheten og også for det pene smiearbeid som er gjort ved utformingen av apparatet. Maskinsjef B. Utvik ga forresten kredit for dette til de andre maskinistene som ved samarbeid hadde kommet frem til dette gode resultat. Vi gir ideen videre og minner om at resepten er og blir den samme: «Godt verktøy gjør godt arbeide».

H. Thune.



Maskintoppen holder seg fin. Ved bruk av apparatet hindrer man oppskrubbing.

Neste nummer av  
TEXACO-TANKER

kommer ut i september.

Manuskripter må være oss i hende  
innen 15. august.

God sommer!

Red.



## FRA TEXACO-FESTEN 1957

Inspirert av årets store landeplage «Tango for to» ble det til årets Texacofest laget en versjon som vi gjengir.

Ombord på båtene vet vi at mangt et liknende plagiat og selv selvstendige «dikterverk» har sett dagens lys, så hvorfor ikke sende dem til oss?

### Songspelet **TEXACO-FESTEN** i 3 bilete

(Fritt bearbeidet etter Prøysen.) Melodi: «Tango For To.»

#### 1ste bilete

Me ser ein av kontordamene stå aleine i etarommet og lesar på oppslagstavla (som me ikkje har).

(Synges muntert, optimistisk.)

Å, du store mi ti — der kjem plakaten opp om årets Texaco fest, også je da som itte har serken som ska' te for å ta meg ut best. Je fær rote rundt i skuffer og på loftet om je itte kai'n få skrapa te no. Bø'kke mye, for te mindre jeg har på, te meir kai'n karane glo. Da blir'e Texacofest — je lurar på hvem jinte kara vil like best, je set ein knapp på me sjøl, for je ska itte komma som ei flatbrøsta fjøl. Je stopper ut litt hist og her, og korpus klemmes inn litt der, så sku vel alt bli vel og bra. Når je får malt og kitta mei, da blir nok konkurransen lei for natur'n blir'e lite ta. Je ser det for mei så væl, «Je bruser inn i salen som a Marilyn sjæl». Dom går fra samling og sains, og kara dom skal alle byde mei opp til dains.

#### 2dre bilete

Den same kontordama 14 dagar seinare — sitt foran sitt eige speilbilete ein time føre fesjæt.

(Synges trist.)

Å, du store mi ti — så er da'n endlig kommet til vår Texacofest.

Nei — je trur nok at kara vil like dom andre fire jintene best. (En tåre faller.)

Je har finni fram den gamle lange kjolen som de fleste nok har sett ein gong før og je tru'kke kara gidder stå å glo på mei i eldgamle fjør.

Det blir vel Texacofest, det kai'n da itte gå no verre enn femte best, med nitten mannfolk på rad det skulle berre mangle om je itte fekk drag. Nå har je gjort så godt je kan, har dynka mei me rosenvann og lagt på flere lag med kitt, og laushår har je også fått je trudde je sku' bli så flott, men resultatet er blitt skitt. (Hun tar seg en liten drink.) En liten nubbe gjør bra, je tar en tel og dermed blir je løkli' og gla,

(Synges sterkt og muntert.)

je tar en Tra - la - la, og går avsted til Texasfest ned i K.N.A.

#### 3dje bilete

Den same kontordama sit ved skrivepulten sin dagen etter festen og minnes gårdsdagen.

(Hele verset strøket av sensuren i anstendighetens navn.)

På Texacofesten hadde «The Texaco sisters» sin debut. Da koret har 100 % tilslutning blant våre damer, nytter vi samtidig høvet til å presentere dem for leserne. (De er ikke så værst til daglig heller — så det skulle ikke bli for mange brystne illusjoner om man betrakter dem vel nøye i festantrekket.) Fra venstre: frk. Askvig — fru Sanne (nygift) — frk. Skalleberg — frk. Widding — Iversen og frk. Utvik.



## ADOPSJONSSAKEN

Siden vi sist skrev om skipsadopsjon har endel nye kontakter blitt knyttet. Haslum skole på Bekkestua i Bærum fikk i januar «overlevert» vår nyeste båt M/T «Europe», og lærer Almelid og hans klasse 7 a la seg øyeblikkelig i selen og hadde allerede i slutten av februar et produkt ferdig som vi synes vi må nevne litt om. Forsendelse til båten omfattet en rikt utstyrt avis samt et lydbånd. Avisen var bundet inn i blå fløyel festet på finérbund, og midt på forsiden var M/T «Europe» innfeldt i rød fløyel. Underlaget var laget av guttene på sløyden, mens pikene hadde foretatt utsmykningen. Innholdet var morsomt, bl. a. fantes en skisse av skolegården hvor M/T «Europe» var forsøkt plassert. Det ga et utmerket bilde av båtens størrelse. Lydbåndet var spilt inn etter beste radio-opskrift og var «En spesialsending for offiserer og mannskap på M/T «Europe», som den lille hallomannen uttalte det.

Her var det løst og fast fra skolen — taler av overlæreren og klasseforstanderen, presentasjon av samtlige i klassen — sang — skrøner — skuespill — kort sagt et variert program. Vi håper «Europe»s besetning har kunnet glede seg med dette. Det er jo ikke lydbåndopptagere ombord, men i en eller annen sjømannskirke skulle det vel være en mulighet. Vi har ikke hørt noe fra «Europe» om dette enda, men avstandene er lange og i tillegg tok det lang tid før vi kunne få sendt disse ting ombord, da den gikk i farvann hvor det ikke passet å sende sakene. Dette er ting man alltid må ta i betraktning når man har med skip å gjøre — så vær tålmodig — svar kommer selv om det tar tid.

«Europe» kommer til Sandefjord engang i slutten av juni — og lar det seg ordne, så så skal nok alle de flittige skribenter på Haslum skole få ta seg en tur ombord.

To andre kontakter er også knyttet siden sist, riktignok for ikke så mange månedene siden, men såvel Kviltorp skole, Molde, som Berg skole, Berg-Halden, har allerede sendt sine første hilsener til båtene sine i form av selvlagede aviser. På Kviltorp skole steller lærer Arne Jacobsen og 17 elever i klasse 5 b med korrespondansen til M/T «Nueva Andalucia», og på Berg skole er det lærer Arnt Dahl og 13 elever som allerede har fått 2 brev fra M/T «Gallia».

Hvis noen skal sies å være heldige så måtte det være de sistnevnte, for M/T «Gallia» fant det likegodt å komme en tur på hjemlige trakter i slutten av mai. Og hva var da mer naturlig enn at de nye adoptivforeldre kom en tur ombord!

Og det ble liv og røre. Tidlig om morgenen dro elevene sammen med skolebestyrer Brekke, lærerne Dahl og Nohr i biler fra Berg ved Halden og kom til Sandefjord ved 11-tiden. Her ble det b'omsteroverrekkelse og stor stas. Dessverre var allerede de fleste av besetningen avmønstret, og de nye som skal holde den fremtidige kontakt var ennå ikke kommet ombord, så kaptein Lyng og maskinsjef Telnes og styrmann Brath hadde nok å gjøre hele dagen. Alt — fra maskinrommet og gjennom byssa og opp til radarmasten skulle undersøkes. Og det var ikke grenser for spørsmål som skulle besvares. Jentene var jo rimelig nok mest interessert i byssa, og de viste sin begynnende kvinnelighet ved å ikke være helt uinteressert i en liten Trinidadier, forøvrig en ordentlig liten hjerteknuser, som var salonggutt ombord. Guttene derimot la for dagen et mer maskulint interesseområde, og mas-

*Hele «Horden»  
forsamlet.*



*Fra venstre: Tone — Sonja — Anne Marie og Lillian synger «Tango for to»*



*Mens kapt. Lyng og frue og maskinsjef Telnes lytter andektig.*



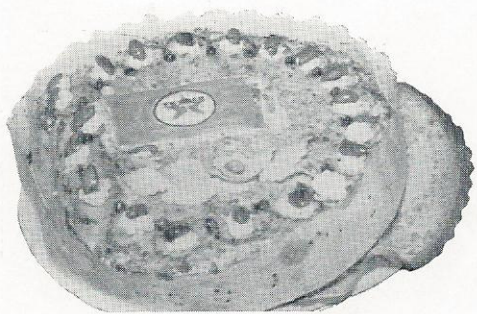
kineriet og instrumentene på brua — radar — gyro o.l. ble gjenstand for nøye gransking. Guttene sto formlig og drømte seg til stripet oppover armene. Som så ofte før i verden, ble også her maten fellesinteressen, og middagen — lapskaus og hermetiske druer — med forskjellig farvet brus til ble konsumert i to bordsetninger med glupende appetitt, og da bløtkakene og brusen kom på bordet, skulle det ikke være nødvendig å si noe mer om stemningen. Lærer Arnt Dahl holdt tale og presiserte hvilken glede det var på skolen når det kommer svar fra skuta, og de interessante beretninger fra «Gallia»s fart på Amazonen hadde blitt slukt rådt. Han overrakte kaptein Lyng et fotoalbum som skuta kunne klistre bilder fra skolen inn i. Sjølsagt holdt også kaptein Lyng tale hvor han uttrykte sin glede over at kontakten med skolen hadde blitt så vellykket. Han hadde tatt med seg fra Manaus ved Amazonfloden mange forskjellige vareprøver som han overrakte klassen. Elevene i denne klassen blir nok snart rene spesialister på Amazonflodens geografi. Men allting har en ende, også her. Etter at kaptein Lyng og maskinsjef Telnes hadde fordelt noen rariteter — kokosnøtter — paranøtter o.l. — på hver, var avskjedstimen kommet og både elever, lærere og sjøfolk var blitt et minne rikere.



Kaptein Lyng og frue ser faktisk ut som de har likt besøket ombord. Eller er det kanskje gjensynsgleden vi ser speile seg i deres bilde åsyn.

## Dagens Elou:

### B L Ø T K A K E N E



## Toldere og Syndere.



Da «NEUVA GRANADA» som snarest stakk innom Halvorshavn i Oslofjorden i vinter, tok vi dette bilde av tolderen ombord, tollbetjent Thomassen, i ferd med å utføre en av sine mer hyggelige beskjeftigelser, nemlig å fylle ut skjemaer. Hva det gamle ordsprog «Toldere og syndere» innebærer, altså hvorvidt toldere er en kategori og syndere en annen, eller om Toldere og Syndere godt kan stå i samme bås, skal vi ikke befatte oss med. Tolderen er, hva han nå enn ellers måtte være, en viktig faktor når skipene ligger ved land og hører i den tiden faktisk med til besetningen.

## Løst og fast fra skipene

fortsatt fra side 15

3. styrmann Larsen måtte mønstre av for sykdom, og det var umulig å få noen ny i hans sted slik at skipet nå en tid har seilt med bare 2 styrmenn, hvilket er rettet på når dette leses. Stuert Fredriksen kom nå også tilbake til skipet etter ferie og stuert Alstad måtte dessverre mønstre av syk.

Fra verkstedet gikk skipet til Ra Tanura for å laste for Montreal og passerte da som et av de første norske skip gjennom Suezkanalen etter at den ble åpnet for trafikk igjen. Jeg tror skipet var det 13. skip våre agenter der nede har hatt gjennom kanalen siden gjenåpningen, og la oss håpe dette er et lykketall.



## Sjømannsidretten og Texaco-båtene 1956

Da vi ikke tidligere har hatt anledning til å kommentere resultatene fra sjømannsidretten i 1956 vil vi gjerne benytte denne anledning til å nevne at over 1800 norske sjømenn var med i friidrettskonkurransene.

Når det gjelder Texaco-båtene har «America» vært den toneangivende de siste år og vi etterlyste ifjor vår den eller de av våre båter som ville ta kampen opp med den. Som allerede nevnt i sommernummeret ifjor har det ombord i «Britannia» vært en meget livlig virksomhet både når det gjelder sport og annen fritids-syssel, og det skulle også vise seg at «Britannia»s lag og enkeltdeltagere ble best av våre i idrettskonkurransene 1956. Laget vant en pen premie for sin 3. plass i Svømmeknappkonkurransen og besatte ellers 21. plassen i lagkonkurransen i fri-idrett. I enkeltmannskonkurransene ble følgende av skipets mannskap premiært:

Matros Magnar Solli (old boys): 6. pr. 100 m løp, 8. pr. 4-kamp, 9. pr. lengdesprang.

Lettmatros Elling Kjevik (jr.) 9. pr. 100m løp.

Vi gratulerer premievinnerne og laget ved dets driftige formann 1. styrmann Rolf Jensen.

Premielistene gir forøvrig ikke det rette bilde av aktiviteten ombord i Texaco-båtene. Vi vet at det også ombord i flere av de øvrige båter arbeides godt og at bredden er der. Toppmennene mangler imidlertid, og det er jo disse som teller mest på premielistene. Hovedsaken er imidlertid at idrett og annen sunn fritidsbeskjeftigelse bidrar til godt kameratskap og trivelige forhold ombord og vi ønsker samtlige idrettslag og velferdsklubber lykke til med det videre arbeide.

## DE TEXACOMISKE VINTERLEKER 1957



Den 2. mars ristet vi kontorstøvet av oss og satte kurs for Lommedalen for å avvikle de 10. Texacomiske Vinterleker. I år som så ofte før var vi svært heldige med været og hele 16 deltagere eller 73 % av kontorpersonelet stilte til start i vår tradisjonelle slalåmbakke. Den ikke ukjente Birger Ruud, som nå er bosatt i Lommedalen, hadde hatt en finger med i utbedring av bakken som i år var finere enn noen gang før. Sne var det også

nok av, så samtlige satte til for fullt. Ja, Hornfelt og Sundby hadde det enda så travelt at de pådro seg tillegg for ikke helt riktig kjøring og dette brakte noe av den forandring i premielisten vi lenge hadde ventet på. Våre nye damer, frøknene Skalleberg og Utvik, kom godt fra nappetaket med sine mer erfarne venninner og mellom Krogh og Taxt i «old boys» har kampen aldri vært så jevn.

Som tidligere ble det kjørt to omganger og resultatet fra slalåmrennet ble slått sammen med resultatet fra et etterfølgende «langrenn» med innlagte oppgaver. En av oppgavene var å få øye på endel ting som etter sigende var lagt ut langs løypa. Men sjelden har så mange stirrende øyne sett så lite og onde tunger sier at heller ikke løypeleggeren var kar om å finne igjen tingene da han skulle samle sammen disse etter rennet. Den etterfølgende lapskaus smakte imidlertid fortreffelig og ifølge dommerne Granlund og Strengen skal følgende resultatliste gi et noenlunde riktig bilde av de enkeltes innsats i årets skirenn:



En del av deltagerne «jogger» før dysten.

### Damer:

1. B. Widding-Iversen	5 poeng
2. V. Sanne	6 »
3. G. Skalleberg	10 »
4. B. Utvik	11 »
5. G. Askvig	13 »

### Herrer:

Spesialklassen:	
1. A. K. Røysem	4 poeng
2. G. Langfeldt	9 »
3. B. R. Halvorsen	11 »
4. P. Sundby	11 »
5. E. Hornfelt	12 »
6. J. C. Jenssen	20 »
7. K. Børresen	20 »
8. E. Berge	21 »
9. K. Hoel	

### Old Boys:

1. C. Krogh	4 poeng
2. A. Taxt	5 »



**Til vårt rederi**

søkes mann med maritim teknisk utdanning i alderen 30—40 år, og med gode engelskkunnskaper. Fartstid er en fordel. Tiltredelse etter avtale.

Skriftlig søknad med avskrift av vitnemål og attester sendes

**THE TEXAS COMPANY (Norway) A/S**  
Stortingsgt. 30 - Oslo

De som av en eller annen grunn leser avisens siste sider, vil muligens ha lagt merke til ovenstående annonse.

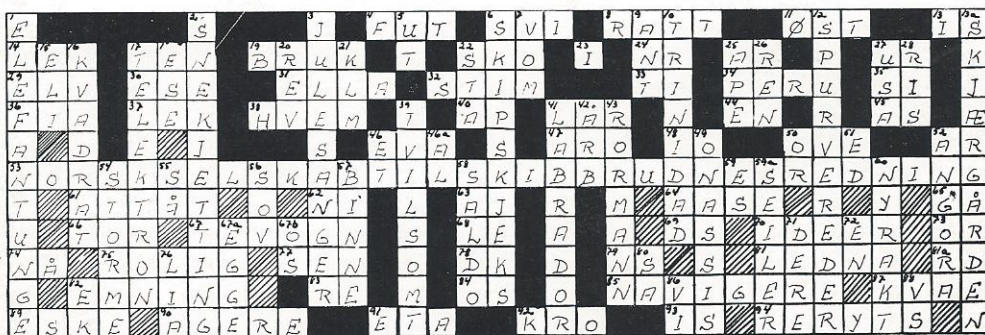
Siden vi har vårt eget organ ville det være rart om vi ikke likestiller oss med pressen, ihvertfall i dette tilfelle, og vi ber de av våre folk som er interessert og som mener å fylle ovennevnte betingelser, søke den ledige stillingen.

# Jule KRYSSORD

Vi hadde trodd at resultatet av kryssordoppgaven denne gangen skulle ha vært noe mer overveldende enn tilfellet var. For det første var de innsendte løsninger forholdsvis få i tallet og av disse igjen var bare 3 helt riktige, nemlig løsningen til maskinsjef E. Ellefsen, 3djestyrmann Birger Eide og Gerhard Langfeldt fra kontoret. Riktignok hadde en god del flere måttet stride om pokalen hvis mannskapet på «America» og «Skandinavia» hadde beskjefteget seg noe mindre med «smuglereder». Vi beklager at vi som svar på 12 loddrett ikke kan godta ovennevnte løsning da ordet nemlig skrives med to r-er i midten. Av andre hyppige feil kan vi nevne at «å» ikke er noen preposisjon (kfr. 23 loddrett og vannrett) og 74 vannrett skal være «NÅ» og ikke «NR» som hverken er en rekke eller å rekke.

Premien for den riktige løsningen tilfalt ved loddtrekning 3dje styrmann Birger Eide M/T «Britannia». Vi gratulerer premievinneren og ønsker de uheldige «better luck next time»! Det er som dere forstår gode sjanser for de pirkete til å hente hjem en liten skorsten.

B. W. I.



Navn: 3. styrmann Birger Eide

Båt (evnt. adresse): M. T. Britannia



## Båtenes posisjoner

M/T «*America*». Laster fast i Vest-Indien og har, etter tre turer til Brazil i februar/mars, igjen hatt frakter til Vest-Afrika. Beregnes laste i Vest-Indien midt i juli for Europa med etterfølgende reparasjon i Hamburg.

M/T «*Brasil*». Var i Reykjavik nyttårsdag og etter lasting i Port Arthur i januar, har den siden lastet i Vest-Indien for brasilianske havner. Neste lasting blir på Curacao 27/6 for Panama.

M/T «*Britannia*». Har hittil i år seilt i fart mellom Venezuela og Trinidad bare avbrutt av tre turer til Philadelphia. Siste gang lastet «*Britannia*» i Las Piedras den 26/5 for Philadelphia og fortsetter deretter turene mellom Venezuela og Trinidad.

M/T «*Europe*». Etter sin første tur til Vest-Afrika i desember ifjor har «*Europe*» lastet på Trinidad og i Venezuela, tre laster til Brazil og en til Vest-Afrika. Lastet sist 29/5 på Aruba for Reykjavik hvor den ankom 11/6 og fortsatte så til Sandefjord for garantiettersyn.

M/T «*Gallia*» har i hele år fortsatt i farten mellom Puerto la Cruz og Manaus ved Amazonfloden inntil den lastet 5/5 på Trinidad for Dublin. Kom til Sandefjord 24/5 for dokking og reparasjon og beregnes ferdig ca. 23/6.

M/T «*North America*». Lastet i januar i Texas for Southampton og etter en liten tur til Panama lastet den i Venezuela 16/3 for Rotterdam. Lastet igjen i Punta Cardon i april for Portland hvorfra den gikk i ballast til Den persiske Gulf og lastet i Ras Tanura 24/5 for U.S.A./Montreal.

M/T «*Nueva Andalucia*». Var en tur i Immingham i England i januar og har siden lastet i Vest-Indien, to turer for Rio/Santos, en til Guatemala og en over til Dakar. Den lastet ca. 12/6 i Port Arthur for Brazil igjen.

M/T «*Nueva Granada*». Losset på Halvorshavn nær Oslo og i København i januar og gikk tilbake til farten Vest-Indien/Brazil. I april ble det en kort tur gjennom Panama-kanalen til Cutuco (Guatemala) og i mai en lengre tur til Belgisk Kongo. Siste lasting var på Trinidad og Venezuela 10/6 for Brazil.

M/T «*Skandinavia*» har seilt i fart mellom Vest-Indien og Vest-Afrika med en tur til Balboa til avveksling. Etter siste lossing i Lagos 18/4 gikk den i ballast til Baltimore for dokking og klassereparasjon. Ventes ferdig i begynnelsen av juli da den skal i fart Vest-Indien/Vest-Afrika igjen.

M/T «*South America*». Seilte mellom havner i Vest-Indien inntil 7/3 da den lastet i New Orleans for Glasgow. Derfra gikk den til Hamburg for reparasjon 30/3—14/4. Fra Hamburg gikk «*South America*» gjennom Suezkanalen til Ras Tanura og lastet der 5/5 for Montreal. Etter lossing her 2/6 går ferden igjen til Ras Tanura for å laste for Portland.